Breve relación de acontecimientos del sábado 8 de febrero de 1997 durante el rescate de náufragos del B/P *"Mirage"*

"El mar no tiene ni sentido ni piedad" A. Chejov

Cada 7 de febrero, la Aviación Naval celebra el aniversario de su creación por Ley de Presupuesto. Desde 1925 se conmemora ininterrumpidamente, viendo en sus años el cambio y ampliación de locaciones y modernización de sus aeronaves.

El viernes 7 de febrero de 1997, no fue diferente. En el calor vespertino se realizó el Acto Protocolar en la Planchada de Mantenimiento General, situada en la Base Aeronaval n° 2 "C/C Carlos A. Curbelo" en Laguna del Sauce, Maldonado (BAEN2)

Como es también tradición, posteriormente se les da franco a todas las dotaciones de las Unidades, quedando solamente la Guardia Militar y la tripulación del helicóptero asignado a operaciones de Rescate en el Mar; por lo que el fin de semana iba adoptando la impresión de ser tranquilo. Caluroso, soleado y con un viento que empezó a aumentar notoriamente.

Las primeras horas de la mañana pasaron entre mates e inspecciones rutinarias de mantenimiento del helicóptero y de los equipos de supervivencia, individuales y de la aeronave.

De manera sorpresiva, recibimos el Aviso urgente de que, al sur del Puerto de La Paloma, un buque pesquero (B/P) se encontraba en riesgo de hundimiento con 9 tripulantes a bordo.

La navegación aérea desde la BAEN2 hacia la Base Naval “C/C Motto” en La Paloma, es muy conocida por los Aviadores Navales, ya que se mantiene una fluida relación de apoyo entre ambas Áreas Navales, contando con un helipuerto de firme de pasto, muy amplio en su sector oeste, frente a la torre de control.

Volando a 100 nudos, con el viento en contra que ahora estaba aumentando, llegamos a la vertical del Buque pesquero en aproximadamente 45 minutos. Al arribo la situación no estaba fácil a simple vista. El B/P estaba encallado en una zona de restingas al Este del Puerto, rolando debido al fuerte viento y con la rompiente de las olas ingresando por la popa. Enorme cantidad de cajones de pescado flotando a su alrededor y las manos en alto de los tripulantes que solicitaban con desesperación ser rescatados.

La gravedad de cualquier incidente marino no debe calificarse únicamente por la lejanía de la costa o la profundidad del mar en el lugar. Este es un caso típico. Cercano a la costa, zona de restingas, fuerte viento y sobre todo la imposibilidad de acercamiento navegando, ya que implica un riesgo para la embarcación que lo intenta y, sin duda, un peligro mortal para los tripulantes que, en su entendible desesperación, se lancen y abandonen el buque siniestrado.

La tripulación de ese inolvidable día éramos cinco: el Piloto al Mando (P), el Copiloto (CP), dos Contramaestres (CM1/CM2) y un Nadador de Rescate (NR)

El helicóptero se posicionó sobre el B/P, colocándose proa al viento (del E firme, 25 nudos), pues también era esa la dirección aproximada de la línea de crujía del B/P, lo que ocasionaba una dificultad para el rescate: el propio helicóptero “tapaba” al B/P impidiendo al piloto mantener una referencia visual que generase una posición de vuelo estacionario seguro. Por eso se decide hacer girar el helicóptero 90 grados, de forma que el piloto y los contramaestres tuvieran visión hacia su lado (el piloto, el guinche de rescate y la puerta de acceso están del lado derecho del helicóptero) mientras el copiloto del lado izquierdo controlaba su zona e instrumentos de vuelo.

Es importante también, y no aparece en la fotografía, bien tomada (con teleobjetivo) desde la costa por un Jefe Naval, el brusco movimiento de Rolido que tenía el tangón, y fue también lo que afirmó la decisión del cambio de posición del helicóptero. Se debe recordar que el helicóptero, como todo aerodino, y más en vuelo estacionario, es auxiliado en las maniobras por el viento de proa, ya que disminuye el uso de la potencia de las turbinas, que se necesita para la sustentación aerodinámica (el rotor se compone de palas rotatorias), por lo tanto, al realizar ese vuelo estacionario con el viento de través, se origina un esfuerzo en los controles de vuelo y un aumento de potencia para mantener la situación de posición estable y casi fija para el izado del personal a ser rescatado. En la foto,se aprecia cómo el viento influye en el izado, derivando al tripulante cuando va subiendo.

Bajamos al nadador de rescate sobre el techo de la casilla próxima a proa, en un espacio libre; este nos hace señas de "todo okey" y comienza a colocarles el arnés (llamado en inglés "arnés de caballo – como el de arar) y ahí comenzamos de a uno a

izarlos. Al principio, el NR era izado junto al rescatado, pero el peso en el sistema –cable y guinche- era limitativo, ya que el viento derivaba la carga. Se decidió subirlos de a uno con doble arnés. Pero eran nueve, y el barco no solo se movía sin control debido a las olas, sino que ya se veía abundante agua en la popa. Sumado al esfuerzo físico del control de la aeronave y al esfuerzo de las turbinas para mantener la sustentación con el fuerte viento de través, se hacía necesaria la agilidad de los acontecimientos. Otro tema no menor era que el helicóptero iba a ponerse más pesado a medida que se fueran rescatando los tripulantes. ¡¡¡¡Llegamos al final a ser catorce!!!!

La comunicación a bordo se realiza a través de micrófonos que están en cada casco. Para que todos estemos en contacto sin tener que oprimir botones, el helicóptero cuenta con la opción de colocar todas las estaciones de audio en un sistema que llamamos, en la jerga aeronáutica, "HotMike". Escuchamos todo, pero también es sensible al viento del propio helicóptero. Se hace por momentos casi estresante. Allí le comunicamos al NR que, en lugar de a uno, pasamos para acelerar la maniobra a izarlos de dos con el NR que quedaría para el final. Fueron minutos que parecían tener más de 60 segundos. Decisiones que van variando con las circunstancias...

Gran cantidad de gente observaba atónita desde la escollera, y las embarcaciones menores de la Armada Nacional no podían acercarse.

Por fin subimos como último hombre al NR. Todos los tripulantes del B/P fueron rescatados y se encontraban bien físicamente. Mucha baja sensación térmica por el shock.

Reposicionamos el helicóptero proa al viento y lentamente, fuimos ganando velocidad y altura para incorporarnos a un circuito de aproximación al helipuerto de la Base Naval de La Paloma.

Aterrizamos sin novedad. Todos los tripulantes del B/P bajaron y con la asistencia del personal naval fueron atendidos debidamente.

Ya listos para despegar, un tripulante del pesquero se acercó a mi línea de visión y con el brazo en alto me indicó que estaban bien; lo tomé por un “muchas gracias”, le pregunte a mi tripulación si estaban listos y despegamos hacia BAEN2.

¡Excelente equipo!

La noticia del rescate pasó desapercibida para quienes no lo vivenciaron, desde adentro o desde afuera. Llegamos ese sábado 8 de febrero a la BAEN2, sin tomar debida cuenta de lo exigente de la situación en la que nos vimos envueltos y lo exitoso del resultado.

Descansamos el domingo. El lunes 10, el país se despertó con la varada del petrolero “San Jorge” al sur de PDE y el derrame de hidrocarburos que llegaría a nuestras costas, movilizando medios de la Armada Nacional, entre los cuales nuevamente nos vimos en el aire. Pero esa es otra historia…

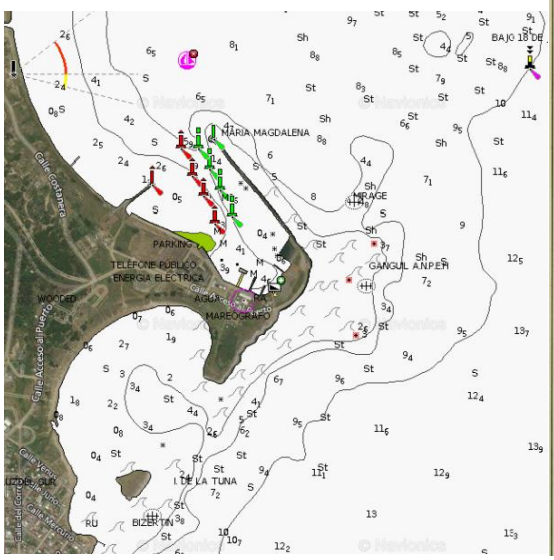
Y así, este rescate cayó en el olvido naval y marítimo, a medida que el bravío mar fue haciendo desaparecer los restos del B/P *Mirage*….

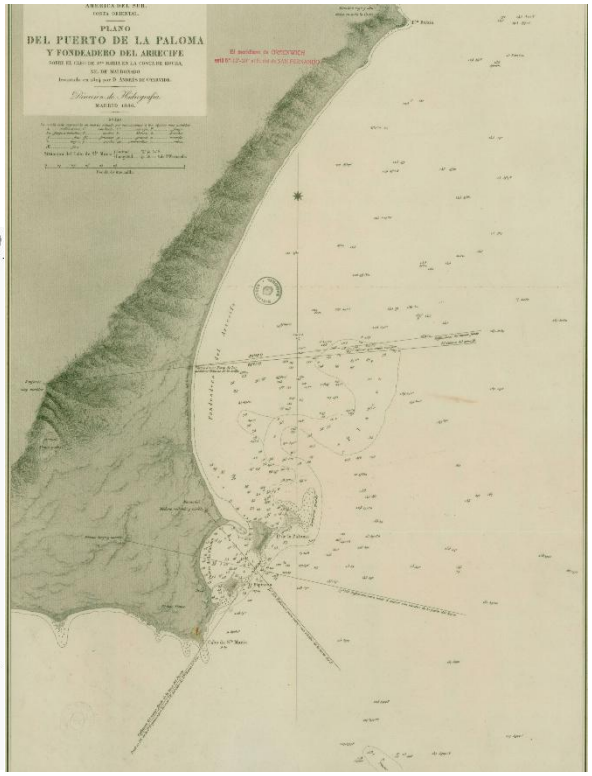
Datos:

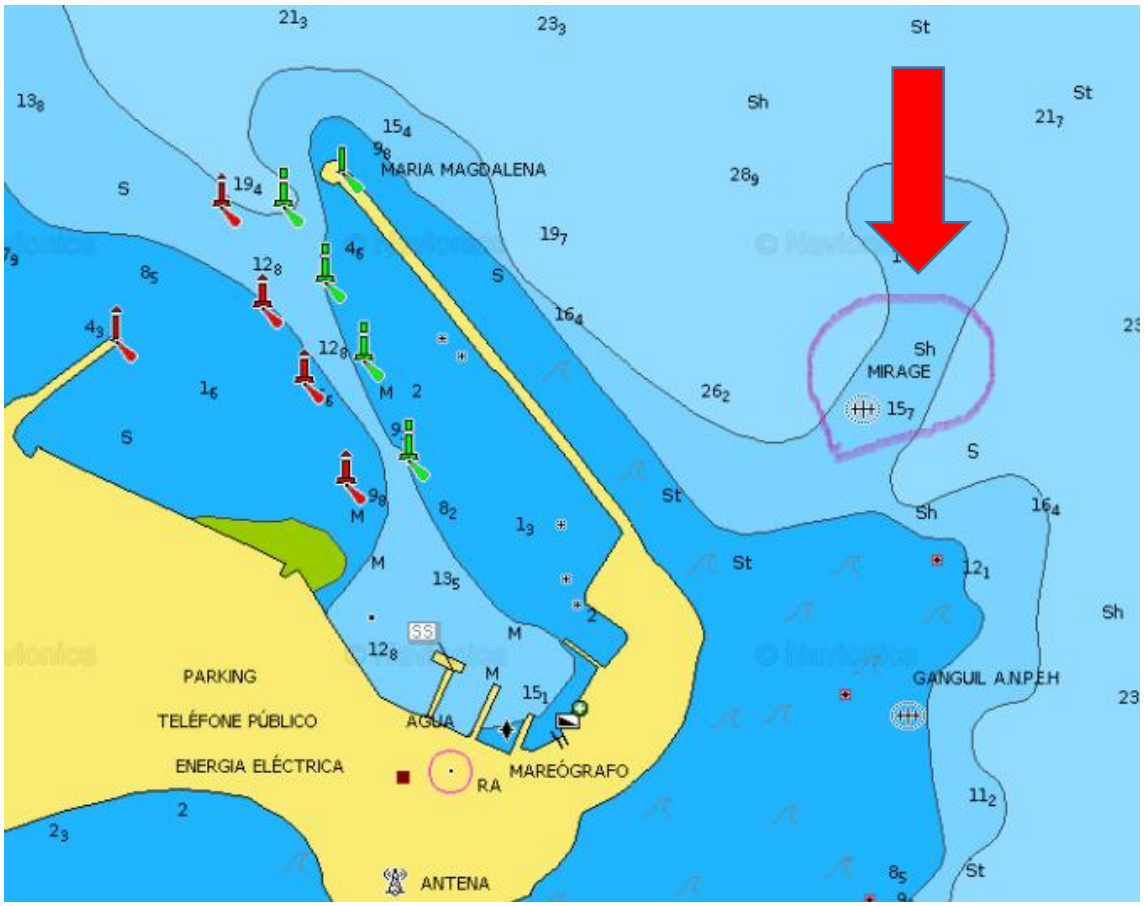
- INCIDENTE DE BUSQUEDA Y RESCATE N° 433/1997
- 08 FEB 1997
- CERCANIAS CABO SANTA MARIA (La Paloma)
- HELICOPTERO ARMADA 064 (Westland Wessex Mk 60)

Piloto	Teniente de Navío	Leonard WEBSTER
Copiloto	Alférez de Navío	Claudio PELUFFO
Contramaestre #1	Marinero	Alfredo MARQUEZ
Contramaestre #2	Marinero	Juan DELGADO
Nadador de Rescate	Cabo de Segunda	Rolando CLAVIJO

Armada 064, con mi hijo Kenneth Webster


MARIA MAGDALENA
MIRAGE
GANGUIL A.N.P.E.H
PARKING
TELÉFONE PÚBLICO
ENERGIA ELÉCTRICA
AGUA
MAREÓGRAFO
BAJO 18 DE
Calle Corsanero
Calle Acceso al Puerto
WOODED
BIZERTA
I. DE LA TUNA


PLANO
DEL PUERTO DE LA PALOMA
Y FONDEADERO DEL ARRECIFE


MARIA MAGDALENA
MIRAGE
GANGUIL A.N.P.E.H
PARKING
TELÉFONE PÚBLICO
ENERGIA ELÉCTRICA
AGUA
MAREÓGRAFO
RA
ANTENA

9/II/1997

Espectacular rescate con helicóptero en medio de la tormenta

ARMADA SALVO LA VIDA A 9 TRIPULANTES DE PESQUERO

Un espectacular rescate protagonizado por efectivos de la Armada Nacional permitió salvar la vida de nueve tripulantes de un barco pesquero que, sacudido por una tormenta en la madrugada, encalló en las rocas del espigón del puerto de La Paloma.

El sensacional operativo fue realizado en la madrugada en condiciones de sumo riesgo

ROCHA (por Eduardo González, corresponsal).— El capitán del buque "Mirage" —de bandera uruguaya y 23 metros de eslora— solicitó la autorización correspondiente para ingresar a puerto y próximo a la hora 5:00 se produjo el accidente al encallar a poca distancia de la costa, como consecuencia del embravecido mar.

Gran cantidad de agua comenzó a entrar por la abertura causada por las rocas, ante lo cual se pidió socorro por radio al Control del Puerto.

En forma inmediata se activó el Sistema de Búsqueda y Rescate en el Mar, alistándose las unidades se superficie surtas en la Base Naval de La Paloma, al tiempo que se ordenaba el decolage de un helicóptero desde la Base Aeronaval No. 2 de Laguna del Sauce.

Por su parte la Prefectura del Puerto de la Paloma envió personal en embarcaciones livianas (botes neumáticos y motos náuticas), mientras otros efectivos se dirigieron por tierra a la costa, ante la eventualidad que los tripulantes del pesquero siniestrado se lanzaran al agua.

Los fuertes vientos y la lluvia intermitente impidieron el rescate por mar —de barco a botes— por lo cual el arribo del helicóptero "Armada 064" —del tipo Wessex 60— fue fundamental para completar con éxito la operación.

El riesgoso operativo permitió la extracción mediante arnés de los nueve tripulantes, quienes fueron trasladados al helipuerto de la Base Naval de La Paloma, donde se comprobó que todos se encontraban en perfecto estado.

El buque quedó obviamente abandonado y al mediodía de ayer se iniciaron las tareas para evaluar las posibilidades de salvamento.

Los nueve tripulantes del barco pesquero fueron llevados sanos y salvos a la costa